

INTERNACIA FERVOJISTO

1999 . 4



Budapeŝto, nia kongresurbo

Informo pri IFEF-kotizo

En la lasta kongreso en Le Mans, estis decidite ke, ekde la venonta jaro, la IFEF-kotizo estos de 7 Euro-(j).

IFEF-kongreso en Le Mans - lastaj novaĵoj

Salutoj el Rusio

Dum iu kunveno, Sabine Darbellay (Germanio) kolektis subskribojn destinotajn al rusaj gelernantoj. Ŝi poste sendis ilin kun salutoj kaj ili respondis sendante siajn dankojn kaj korajn bondezirojn al la partoprenintoj de la 51a IFK.
Interesa iniciativo de Sabine.

Poŝtaj memoraĵoj de la 51a IFEF-kongreso







Ankoraŭ eblas aĉeti kelkajn poŝtajn memoraĵojn pri la lasta kongreso en Le Mans.
Memoraĵoj konsistas el kovertoj kaj poŝtkartoj kun poŝtmarkoj stampitaj per la speciala dato-stampilo de la 11a de majo 1999.
Ĉiu memoraĵo kostas 15 FRF.

La interesuloj, bonvolu sin turni al :
José Gilabert
37, rue des Cytises
FR-72230 Arnage

Frontpaĝo : Budapeŝto ; majesta Reĝa Kastelo en Buda starigita dum la 13a jarcento kaj rekonstruita post la dua mondmilito.

Enhavo



Invito al la 52a kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Asocio

13a-19a de majo 2000 en Budapeŝto (Hungario)

Poŝta adreso de LKK : 52a Kongreso de IFEF
HU-1378 BUDAPEST
PF: 7

Hungario atendas vin

Hungario (Magyarország) situas meze de Eŭropo, ĉirkaŭita de Aŭstrio, Slovakio, Ukrainio, Rumanio, Jugoslavio, Kroatio kaj Slovenio. Ĝi havas areon de 93 030 km^2.

La plej granda distanco laŭ la orienta-okcidenta direkto estas 528 km-oj, laŭ la norda-suda direkto 268 km-oj.

Sur ĉirkaŭ du trionoj de ĝia teritorio etendiĝas ebenaĵo. La plej alta punkto estas la monto Kékes (1015 m) en la montaro Mátra, la plej malalta loko (78 m) troveblas en Suda Hungario, ĉe la suda rando de la urbo Szeged. Plej gravaj montaroj de la lando estas: Mátra, Bükk, Bakony, Mecsek, kaj la montaro de Kőszeg.

Hungario apartenas al la akvo-kolekta teritorio de la riverego Danubo (Duna).De la Nigra Arbaro ĝis la Nigra Maro ĝi longas 2850 km-ojn, inter kiuj 420 kilometroj en Hungario. Ĉi tiu parto en sia tuto estas navigebla. La alia, 579 km-ojn longa rivero de Hungario nomiĝas Tisza (Tiso), kies plej granda parto same navigeblas.

La plej granda lago de la lando kaj ankaŭ tiu de Meza Eŭropo estas Balaton (Balatono, 591 km^2), la"hungara maro", kiun kunligas kun Danubo la 100 km-ojn longa kanalo Sió (Ŝio). Ĉe la okcidenta limo de la lando etendiĝas la lafo Fertő (ferte') sur 322 km^2, sed ĝiaj tri kvaronoj situas en Aŭstrio.

Inter Budapeŝto (Budapest) kaj Balatono situas la lago Velenceitó, kiu fariĝas ĉiam pli populara loko por ekskurso kaj refreŝiĝo. Hungario apartenas al la norda mezvarma regiono.

Ĝian klimaton influas la koninentaj fluoj alvenantaj el Oriento, la oceanaj fluoj el okcidento kaj - en pli malgranda mezuro - mediteraneaj fluoj. Rezulte de la kontraŭaj influoj : la klimato de la lando estas sufiĉe ŝanĝema kaj ekstrema. La jara mez-temperaturo situas inter 10 kaj 11 gradoj celsius. La plej malvarma monato : Januaro, temperaturoj inter minus 1 kaj minus 3, la plej varma : julio, inter 18 kaj 23° C.

Koncerne la nombron de sunbrilo-horoj, Hungario superas la okcidentajn landojn situantajn samlatitude : jare mez-proporcio de 1900 horoj kun minimumoj de 1500 ĝis maksimumoj de 2400 - 2500 horoj.

La distribuo de la pluvaĵo estas sufiĉe kaprica : kun mezproporcio de 550 mm jare, la malplej pluvaj regionoj (mezo de la Granda Ebenaĵo) povas ricevi 200 / 500 mm-ojn kiam en la okcidentaj montaroj falas 900 / 1000 mm-oj. Tempestoj okazas sufiĉe ofte, foje-foje kun hajlo.

Jen kelkaj vortoj pri la flaŭro kaj la faŭno de la lando. Oni registras 2165



florhavajn vegetaĵojn (kune kun la filikoj). Sur la plej granda parto de la lando etendiĝas kultur-vegetaĵoj. Nur 14%-ojn de la teritorio kovras arbaro (ĉefe kverko kaj fago), pinglofolia arbo nur 6%-ojn. Proksimume 32 mil besto-specoj vivas en la lando.

La loĝantaro de Hungario (10 300 000) konsistas el hungaroj 97,8% kaj pluraj minoritatoj : en 1990 : slovenoj 1900, serboj 2900, slovakoj 10 500, rumanoj 10 700, kroatoj 13 600, germanoj 30 100, ciganoj 142 700 kaj aliaj 19 600.

****

La nuntempa Hungario

Hungario estas respubliko la trian fojon en sia historio La nuna respubliko estis aklamita la 23an de oktobro l99O. Ĝia flago estas ruĝa-blanka-verda horizontale, meze kun la blazono de la respubliko.

Plej ĉefa organo de la ŝtata potenco estas la Parlamento, kies 365 membrojn elektas la pli ol 18 jaraĝaj civitanoj por kvarjara periodo laŭ ĝenerala, egala kaj senpera balotrajto, per sekreta balotado.

Plej supera instanco de la ŝtata administrado estas la Ministro-konsilantaro de la Hungara Respubliko ; ĝiajn membrojn laŭ propono de la ĉefministro respektive nomumas aŭ eksigas la parlamento. La ĉefministro direktas pere de mininistroj la laboron de ministerioj.

La ĉefurbo de Hungario estas Budapeŝto ; la plej grandaj urboj : Debrecen, Miskolc, Pécs, Szeged.

Eltiraĵo de Hungara Turisma A.K.
Hungaria Esperanto-Asocio

IFEF kunvenis en la berlina UK

Tiu interesa kunveno okazinta la 9an de aŭgusto 1999 kunigis 76 gekolegojn el 17 landoj. Bone organizita de nia Honora Prezidanto Joachim Giessner, tiun prezentadon prezidis inĝ István Gulyás. Akompanis niajn IFEF-reprezentantojn s-ro Petzold responsulo pri la kulturagado de la germanaj fervojistoj.

Post salutvortoj de la estroj, kaj de Petro Chrdle nome de UEA, inĝ István Gulyás raportis pri diversaj temoj kaj ĉefe pri la lasta IFEF kongreso okazinta en Le Mans.

Vekante atenton de la ĉeestantoj s-ro Bodo Ehrlich prelegis pri la projekto de la surrela trafiko, premisoj de Mondekspozicio "Expo 2000 Ferropolis", kiu okazos venontjare en Hanovro (Germanio) de la 1a de junio ĝis la 31a de oktobro. Pere de retroprojekciilo, la prelegαnto prezentis modernajn fervojajn transportilojn.

Poste tiu interesa montraĵo, sekvis peraŭtobusa vizito (ofertita de la fervoja kulturagado) de la gravaj nunaj fervojaj konstruaĵoj en Berlino. Temas ĉefe pri la kunligo (parte subtere) de la diversaj stacidomoj al unu grandega konstruota ĉefa stacidomo "Lehrter Bahnof". Post kelkaj jaroj ĉiuj eksterlandaj trajnoj atingos tiun stacidomon. La sistemo de kapstacidomoj, kiuj ekzistas en multaj ĉefurboj, baldaŭ malaperos en Berlino. Samtempe aŭtobuso iomete deflankiĝis de la rekta vojo por gvidi nin tra la berlinaj vidindaĵoj.



De maldekstre : Honora Prezidanto Joachim Giessner, s-ro Petzold, kaj inĝ István GULYÁS dum la kunveno

Dankon al la organizantoj.

La Redaktoro

IFEF-estraro en Budapeŝto

Post la unua IFEF-estrara jarkunveno okazinta en Parizo en marto, la dua IFEF-estrara jarkunveno fariĝis en Budapeŝto de la 23a ĝis la 26a de septembro 1999. Kiel kutime, plejparte de la tempo estis dediĉita al laborkunvenoj pri la evoluo de nia federacio sed ankaŭ iomete al distra parto. Ekzemple, gvidata de la loka ĉiĉerono Inĝ István Gulyás, estraranoj kaptis la okazon spekti operon kaj sperti mezepokan etoson en kelo "Lancelot".

Se vizitante la venontan IFEF-kongreson en Budapeŝto, vi deziras raviĝi en tiu ĉarma loko, vidu informojn aliloke.

La redaktoro

Jubilea jarkunveno en Rumanio

En la jaro 1990 la Rumana Esperanta Fervojista Asocio (REFA) renaskiĝis. Dum tiu grava evento ĉeestis kaj konsilis la Honora Prezidanto de IFEF J. Giessner. Nun, dum la deka jarkunveno, li denove povis ĉeesti en tiu festa renkontiĝo, kiu okazis de la 20a ĝis la 22a de aŭgusto 1999 enBraŝov.

Ĉeestis pli ol 100 personoj, inter ili altrangaj eminentuloj. Jen ni menciu Dipl. Inĝ Ioan Leancu, honoran REFA-Prezidanton, la direktoron Dan Saileanu, prezidanton de la rumana nacia sekcio de FISAIC, la profesoron Alexandrescu Mihai, dekanon de la transporta fakultato en bukaresta politeknika universitato. Krome, ĉeestis reprezentantoj de Rumana E-Asocio, de ILEI kaj de Argentino.

Ankaŭ okazis akceptoj de H.P. Giessner en la ministerio de transporto ĉe la direktoro Ioan Buciuman kaj la anstataŭanto de la ministro por transporto. Tio donis okazon por danki al ili por la helpo, kiun ili daŭre donis al REFA. Ili promesis tion por la estonteco. Dum hazarda renkontiĝo, ankaŭ la ministro por eksteraj aferoj estis informita pri la jubilea aranĝo.

La programo por la jarkunveno kiel kutime enhavis kiel ĉefan eron la ĝeneralan kunvenon, en kiu estis donitaj la raportoj de la estraro kaj de la filioj. Ĝi enhavis kulturan kaj ekskursan programerojn, inter alie alt-valoran orgenkoncerton en la "Nigra Preĝejo", kiu estas la preĝejo de la loka evangelia germanlingva komunumo. Ne mankis festaj manĝadoj kaj trinkadoj, kiuj donis okazon por babili kun geamikoj.

Aparte menciinda estas la ĉeestado dum la tuta kunveno de oficiala reprezent-anto de la kulturaj fervojistaj grupoj de la fervojo en la Respubliko de Moldavio, Dipl. Inĝ. Eugen Parlog. Li esprimis la deziron de Moldavio fariĝi membro de FISAIC. Oni interkonsentis, ke Giessner entreprenos la necesajn paŝojn por realigi ĝin. Fine, ni persone dankas al la rumanaj kolegoj por ilia amika helpo kaj zorgemo.

J. Giessner

Kiel oni preparas trajnojn por la venonta jarcento

El Děčin al Břeclav (en Ĉeĥio) ni povos vojaĝi kiel en aviadilo kun reaktora motoro ; la prezo de la vojaĝbileto inkludas ankaŭ refreŝiĝon kun la priservo.

Kiel oni scias, pri modernigo de la unua fervoja koridoro de Ĉeĥaj Fervojoj ČD veturanta tra Děčin, Praha, Česká Třebová kaj Brno al Břeclav, kiel parto de la internacia fervoja koridoro 4 kun-liganta la germanan ĉefurbon Berlino kun la aŭstria Vieno, la registaro de Ĉeĥa Respubliko decidis jam en la jaro 1993.

Per modernigo oni komprenas precipe enkondukon de rapido 160 km/h, tio bezonas pretigon ne nur de la sub-konstruaĵoj relvojaj, sed ankaŭ re-konstruon de la elektra kontakto-lineo. Oni bezonas konstrui aŭ rekonstrui preskaŭ sepcent pontojn, ripari fervoj-liniajn apogmurojn, konstrui novajn pasaĝerkajojn, redukti pasejojn trak-nivelajn kaj sur la tuta survojigo instali novan digitalan sekurecteknikon, ebligantan la aŭtomatan trajno-regadon kun koditaj horarinstrukcioj (tn. sistemo MAP-ROUTE). Konstrulaboroj sur linio-partoj okazas dum plena trafikado, kio alportas komplikaĵojn, parte sentatajn ankaŭ de la vojaĝantoj. Alia vojo ne estas; konstrui la tute novajn fervoj-

Sekvo paĝo 57

Portugalio
Ĉu nemalkovrita lando por IFEF ?

Portugalio estis fondita en 1139 kaj apartenas al la plej malnovaj naciaj ŝtatoj en Eŭropo. Al turistoj ĝi proponas neordinarajn memorindaĵojn: inter ili majestajn kaj misterajn gotikajn katedralojn, multajn monaĥejojn kaj palacojn. Plimulto da monaĥejoj, kasteloj kaj palacoj estis konstruita en centjaro de la maraj malkovroj (1496-1580), kiam en la landon fluis egaj gajnoj el kolonioj en Hindio, Malproksima Oriento, el Suda Ameriko kaj Afriko.

Lando, kiu preskaŭ 800 jarojn ne ŝanĝis landlimojn, kiu apartenis al la plej potencaj ŝtatoj en la 16-a jarcento, kiu dank' al feliĉaj okazoj ne konis terurojn de militoj en la 20-a jarcento : la lando, kie vivas simpatiaj kaj toleremaj homoj, estas unu el tiuj eŭropaj landoj, kie IFEF ne havas landan asocion. Ĉu vi iam pripensis kial ?

Portugalaj ŝtataj fervojoj (Caminhos de Ferro Portugueses CP) estas la plej multe ekspluatataj en apudeco de grandaj urboj. Precipe en ĉefurbo Lisbono ekzistas intensa antaŭurba trafiko. Elektraj trajnunuoj veturas en mallongaj intertempoj. Inter Lisbono kaj Porto prizorgas ekspresan kunligon ALFA trajnoj.

En la ĉefurbo Lisbono ekzistas tri elstaraj stacioj. La unua estas Santa Apolonia, de kie ekveturas trajnoj eksterlanden kaj al norda Portugulio. La stacio Barreiro troviĝas sur kontraŭa bordo de rivero Tejo kaj trajnoj de tie ĉi ekveturas suden kaj orienten. La plej nova kaj moderna estas stacio Oriente kaj ĝi estis konstruita en apudeco de la mondekspozicio Expo' 98. Sed trajnoj ekveturas ankaŭ el stacioj Cais do Sodré (direkte al Cascais) kaj Rossia (al Sintra).

Per trajno oni povas komforte vojaĝi al la plej konataj portugalaj urboj kiel Évora, Elvas, Tomar, Coimbra kaj Braga. Al mondf'ama pilgrimloko Fátima oni tamen devas daŭrigi de fervojstacio Fátima al centro de la urbo proksimume 5 km-ojn per aŭtobuso aŭ taksio.

En centro de la ĉefurbo Lisbono al la plej elserĉataj turismaj allogaĵoj apartenas flaveblua trajneto sur gumradoj. La trajnoj estas preskaŭ ĉiam plenaj, malgraŭ ke ili veturas en dekminutaj trajn sinsekvaj tempospacoj.En fervoja stacio en Porto oni povas en la stacidoma konstruaĵo de 1916 admiri figuraĵojn el blublankaj kaheletoj (azulechos) montrantajn trafikilojn, historiajn scenojn kaj glorigantajn grandiozan maran kaj malkovran pasinton de Portugaloj.

Inter miloj da portugalaj fervojistoj certe oni povus trovi esperantistojn. Malgraŭ ĉio IFEF ne havas tie landan asocion. Ĉu ni en kadro de la Kampanjo 2000 ŝanĝos tiun ĉi mankon kaj varbos portugalajn fervojistojn al nia movado ?

Jindřich Tomíšek



Gravan monhelpon IFEF ricevis.

En la nº 1999 . 3 de I.F., IFEF-estraro petis monhelpon cele al regule aperigi nian revuon. Kun plezuro ni informas vin pri grava donaco farita de s-ro Heinz Schindler. Je nia flanko ni strebos kunligi niajn fortojn por ke nia ligo pluvivu.

Dankegon al nia amiko Heinz.

Sukcesaj kulturtagoj en Sarpsborg

Tritaga renkontiĝo de la Orientnorvega E-distrikto kaj de la nordiaj fervojistaj asocioj

De la 18a ĝis la 15a de aŭgusto okazis tre interesa aranĝo en la popolaltlernejo Haugetun, belege situanta ĉe la rivero Glomma inter Sarpsborg kaj Fredrikstad. Partoprenis ok danaj, du svedaj kaj 25 norvegaj esperantistoj, kaj sabate 15 gastoj. La aranĝo, pri kiu respondecis Rolf Bergh, estis en la mano de "La Urso" (la sarpsborga klubo) kaj NEFA.

Dum tri sunplenaj tagoj, kun bonaj eblecoj por fakaj kunvenoj, festaj vesperoj kaj bone gvidata, kvarhora aŭtobusekskurso al la tri Østfoldaj urboj , oni trovis unu la alian, kaj novaj amikecaj rilatoj ekestis.

Fake prelegis E. Henning Olsen, DK (kun lumbildoj) pri "La stato de la firma interligo trans la Sundon" (Inter Svedio kaj Danio), kaj Per Engen, Hamar, pri "La situacio koncerne la lokan trafikon ĉirkaŭ Oslo". Yrjo Hiltunen (SF), kiu ne povis partopreni, sendis du kontribuaĵojn : "Eŭropa evoluo direktiĝas al malfermo de konkurenco", kaj "Testo de ŝanĝilo de diferenclarĝaj ŝpuroj".

Membro de NEL, Jon Rommesmo sciigis pri nova interneta E-kurso "Esperanto Viva". La norveglingva adapto estas nun prilaborata de pluraj, Rømmesmo jam ellaboris necesajn vortarojn. Li havas intencon produkti tiun kurson libroforme. Li ankaŭ montris librojn. La redaktanto de Norv. Esperantisto, Douglas Draper, parole stimulis pri pli da celkonscia laboro inter ni por uzo de E.

"Dana Fervojisto" esprimas kontenton kaj dankon al NEFA pro "Bonegaj manĝoj, ujutnaj, amuzaj programeroj kaj ege interesa ekskurso, kiuj agrabligis la restadon de la preskaŭ 50 partoprenantoj".

Precipe menciindaj estas la bona prezentado de bela ĉambro-muziko de la Sarpsborga Salonorĥestro kaj la gaja bone akompanata sol- duet- kaj kun-kantado de multaj kanzonoj.

Sekretario

Grava komuniko pri la 41a Internacia Fervojista Esperanto Skisemajno

Se aliĝus al 41a I.F.E.S. dudek partoprenantoj aŭ pli, ni ricevus rabaton.

Gastado 1 (kun maten- kaj vesper-manĝo)		Gastado 2 (kun maten-tag- kaj vesper-manĝo)	
Plenkreskuloj	1144 FRF	Plenkreskuloj	1522 FRF
Infanoj (11 ĝis 15 jaroj)	742 FRF	Infanoj (11 ĝis 15 jaroj)	1134 FRF
Infanoj (6 ĝis 10 jaroj)	469 FRF	Infanoj (6 ĝis 10 jaroj)	763 FRF

Sendu tuj vian aliĝilon al : Hubert Peyrouty
6, Villa du Progrès FR-94230 Cachan

Aziaj fervojistoj fakkunsidis en Hanojo en Vjetnamio

La 22an de aŭgusto 1999 posttagmeze pli ol 20 fervojistaj esperantistoj de Ĉinio, Japanio, Germanio kaj Vjetnamio havis fakkunsidon dum la 2a Azia Kongreso de Esperanto, kies kongresa temo estis "Kunlaboro por paco, stabileco, kaj disvolgiĝo".



Post la fervoja kunsido, de maldekstre : Li Sen, Kep Anderby, Han Zuwu

En la kunsido s-ro LI Sen, prezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio raportis pri ĉinaj fervojoj kaj kompilado de trilingva "Ĉina-Angla-Esperanta Fervoja Terminara Vortaro". Li pasigis dek tri jarojn por kompili ĝin. Nun la Vortaro estas presata kaj estos eldonita en la urbo Huhhot, Aŭtonoma regiono de Interna Mongolio. S-ro Moritaka Osioka, prezidanto de Japana Esperantista Ligo Fervojista kaj s-ro Naosuke Nobuki, sekretario de Japana Esperantista Ligo Fervojista faris paroladon pri japanaj fervojoj kaj fervoja terminaro. S-ro Heinz Schindler de Germanio rakontis pri germana fervojo kaj la 51a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio. S-ro Han Zuwu, vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio faris prelegon "Konstruo kaj perspektivoj por la ĉinaj, fervojoj la 21a j.c.". Kunsidantoj diskutis pri fervojaj terminaj vortoj. La fakkunsido multigis interkomprenon unu kun la alia, fortigis amikecon inter diverslandaj fervojistoj, interfluis spertojn de la Esperanto-movado en la fervoja fako kaj permesis diskuti pri la kunlaboro kaj disvolviĝo de E.movado en la fervojoj de Azio kaj de la tuta mondo.

HAN Zuwu
Vicprezidanto de
Ĉina Fervojista Esperanto Asocio



Sekvo de la paĝo 54

liniojn nun ne estas en ekonomiaj ebloj de nia ŝtato.

La modernigita fervoja koridoro estos ankaŭ ekipita per la tute novaj trajnoj. Por ilia evoluo kaj livero la Ĉeĥaj Fervojoj en la jaro 1995 anoncis komercan konkurson, en kiu venkis konsorcio de la firmao

ČDK Praha Moravosilezia Vagonkonstruejo Studénka kune kun eksterlandaj firmaoj Fiat Ferroviaria (Italio) kaj Siemens AG (Germanio). La konsorcio ankaŭ ricevis devigan mendon por la unuaj dek sepvagonaj modernaj trajnunuoj, kiuj nun portas ne nur kodnumeron 680, sed ankaŭ la nomon PREMIER, kiun ili ricevis pere de la foruma konkurso anoncita en majo 1996 de la liveranto kaj ekspluatisto.

Jindřich Tomíšek

Jarkunveno de ĉina fervojista esperanto-asocio



De maldekstre : Geng Feuglin, Han Zuu, Paul Dessailly, Li Sen, Xiao Ke

De la 17a ĝis la 20a de aŭgusto ĉi-jare kunvenis ĉinaj fervojistoj en la pitoreska urbo Guilin, Guangxi-a Zhuang-a Aŭtonoma regiono de sud-okcidenta Ĉinio, dum la 4a Ĉina Kongreso de Esperanto. Dekoj da fervojistoj de la urboj Baotou, Huhhot, Tianjin kaj aliaj lokoj en Ĉinio partoprenis en la Jarkunveno, ĉeestis la kunvenon ankaŭ s-ro Paul Dessaïlly de Aŭstralio, s-ro Fernando de Argentino. Ĉiuj ĉeestantoj interŝanĝis informojn pri konstruo, kaj disvolviĝo de fervojoj en Ĉinio, diskutis pri Esperanto-movado en diversaj lokoj en Ĉinio, kaj parolis pri la venontjara laboro de ĈFEA. Post la labora resumo de s-ro Li Sen, prezidanto de ĈFEA, s-ro Han Zuwu,vicprezidanto de ĈFEA sciigis al ĉiuj ĉeestantoj novaĵon. Trilingva : Ĉina, Angla kaj Esperanta Fervoja Terminara Vortaro estos eldonita en Huhhot. La vortaron kompilis s-ro Li Sen dum dek tri jaroj. Oni alte taksis lian valoran laboron kaj grandan kontribuon al la Esperanto-movado en fervoja fako. Fine Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio decidis partopreni en la 56a Internacia Junalara Kongreso de Esperanto en Hongkong de la 5a ĝis la 12a de aŭgusto, venontjare, kaj organizi Esperanto-delegacion de fervojistoj estre de s-ro Li Sen por ĉeesti la 2an Azian Kongreson de Esperanto en Hanojo en Vjetnamio aŭguste ĉi-jare.

HAN Zuwu
Vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Konstruo kaj perspektivo de la 21a jarcento de ĉinaj fervojoj

La Ĉina Popola Respubliko, situanta en la mezo de Azio, havas vastan teritorion de 9,6 milionoj da kvadrataj kilometroj kun distanco de 5200 km inter oriento kaj okcidento, longeco de 5500 km inter sudo kaj nordo.

La topografio en Ĉinio prezentas altan okcidenton kaj malaltan orienton, vicigante Qingzang (Qinghai-provincon-Tibetan Aŭtonoman Regionon) - altebenaĵon, Yungui (Yunnan provincon-Guizhou provincon)- altebenaĵon, Neimenggu - altebenaĵon kaj Huangtu (Shanxi provincon) - altebenaĵon. La areo de la montara regiono en Ĉinio okupas pli ol du trionojn de la lando.

Dum 69 jaroj, de kiam la registaro de Qing-dinastio konstruis la Tangshan - Xugezhuang-fervojon en 1880, ĝis 1949 ekzistis 21 800 km-oj fervojaj en la tuta lando. Fakte trafikis 11 000 km-oj fervojolinioj en Ĉinio antaŭ la liberiĝo. La plejparto de la fervojoj troviĝis en la marbordaj ebenaĵoj. Tiam estis nenia colo da fervojo en la provincoj Fujian, Qinghai, Ningxia, Sichuan, Xinjiang kaj Xizang (Tibeto).

En la lastaj 50 jaroj post la fondiĝo de la nova Ĉinio, fervoja konstruado rapide disvolviĝis, precise en la lastaj 20 jaroj, post la politiko "Reformo kaj malfermo", la rapido de fervoja konstruo estas eksterordinara.

Han Zuwu
Vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Ĉinio
Perspektivo de la estonta disvolviĝo

1.Fervoja konstruo rapide disvolviĝos. Laŭ la ĝenerala celo de la ekonomia kaj socia disvolviĝo en la mezo de la 21a jarcento, niaj fervojo-retoj devos atingi ĉirkaŭ 120 000 km-ojn kaj formiĝos fervojo-retoj, kiuj ligos la urbojn kun pli ol 200 000 loĝantoj, ekzistantajn kaj ekzistontajn, gravajn ĉemarajn haven-urbojn, gravajn turismajn urbojn kaj gravajn landlimajn urbojn. Samtempe, la retoj multe mallongigos trafikan distancon inter urbegoj. Ekz. la distanco inter Urumqi kaj Beijing mallongigos je pli ol 760 km, inter Lanzhou kaj Chongqing - je 510 km, ktp.

Por realigi la fervojo-retojn de 120 000 km oni konstruos pli ol 1000 km-ojn da novaj fervojo-linioj ĉiujare de nun ĝis la mezo de la 21a jarcento.

2. Konstruo de grandrapidaj pasaĝero-transportaj trairejoj kaj retoj ; modernigo de la fervojoj.

Por kunordigi la bezonon de la ekonomia kaj socia disvolviĝo de la fervojoj, ni donas altan atenton al ambaŭ pasaĝera kaj vara transportoj anstataŭ nura vartransporto. Ni konsideras la pasaĝer-transporton kiel la unuan celon de la fervojo-disvolviĝo, altigante servan kvaliton, realigante grandrapidan transporton kaj disvolvante interurbajn kaj antaŭurbajn rapidajn fervojojn.

1/ Laŭ la spertoj de diversaj landoj ni devas konstrui grandrapidajn fervojojn kaj pasaĝerajn specialajn liniojn, kies jara pasaĝero-transporta kvanto atingas pli ol 20 milionojn da homoj. En Ĉinio Jinghu-linio (Beijing-Shanghai), Jing-shenlinio (Beijing-Shenyang), Jingguang - linio (Beijing-Guangzhou), la meza parto de Hada-linio (Harbin-Dalian), la meza parto de Longhai-linio (LianyungangLanzhou) kaj Zhegan-linio (Zhejiang-Jiangxi) posedas la kondiĉojn por efektivigi konstruadon de grandrapidaj fervojoj kaj specialaj pasagero-linioj, apartigon de pasaĝera kaj vara transportoj, kaj por konstrui la pa-saĝerajn trairejojn kun granda kapablo.

2/ Samtempe per konstruo de gran-drapidaj pasaĝeraj specialaj linioj ni de-vas fari teknikan reformadon de la celaj linioj ligantaj urbegojn, plialtigi rapidecon, formigi rapidajn fervojajn retojn konektantajn grandrapidajn specialajn pasaĝero-transportajn liniojn kaj realigi samtagan revenon sur la distanco de 1000 km-oj kaj sekvantan tagan revenon sur la distanco de 2000 km-oj. Ni devas disvolvi urbajn kaj antaŭurbajn fervojojn.

3. Konstruo de grandkapabla pez-ŝarĝ-transporta sistemo kaj rapida vartransporta sistemo.

Sur la ĉeflinioj de karbo-transporto trafikas pez-ŝarĝ-trajnoj de 5000 tunoj. Iom post iom formiĝas la retoj de pez-ŝarĝ-transporto. Rapida, rekta transporto estos necesa orientado de la estonta fervoja disvolviĝo.

La disvolviĝo de apartigo de pasaĝera kaj vara transportoj kaj retoj de rapida pasagero-transporto donas kondiĉon al la disvolviĝo de ramp-var-transporta sistemo ĉefe de kontenero.

En la mezo de la 21-a jarcento kontenera rapida transporto fariĝos ĉefa transporta maniero de fervojoj, krom multnombra vartransporto. En la unua duono de la 21-a jarcento ni ĝenerale devas :

1/ konstrui rapidan fervojan reton konsistantan el grandrapida fervojo, specialan pasaĝeran fervojo-linion kaj rapidlinion por realigi unutagan cirklon

Sekvo paĝo 63

Universala berlina kongreso
Honorigo de Heinz Schindler

La premio Deguchi estas donaco de la japana Esperanto-organizaĵo Oomoto. Ekde 1987, ĉiujare la Estraro de UEA aljuĝas ĝin dum la UK al iu, kiu havas specialajn meritojn por la firmigo de la internacia amikeco per Esperanto.

Por 1999 la estraro de UEA decidis atribui tiun Premion al IFEF-membro s-ro Heinz SCHINDLER. Sed, pro kio nia amiko estis elektita ?

Kompreneble mi ne deziras ĝeni lian kutiman modestecon sed duonkaŝe mi povas aldoni iom pri la vivo de Heinz. Mi antaŭe pardonpetas al li.

Post reveno el militkaptiteco en Rusio Heinz Schindler restis ankoraŭ unu jaron, kiel fervojisto en lia hejmurbo Meissen en meza Germanio (tiam sovjete okupita lando-parto). Kiam en novembro 1946 oni anoncis esperanto-kurson, li partoprenis ĝin. Sed post tri semajnoj li translokoĝis al Schwelm en Westfalio, kie li aktivis en la kreado de Esperanto-grupo. Post tio multe regis Esperanto la vivon kun lia edzino Hanna, kiu ekde tiam vizitis kun li preskaŭ ĉiujn GEFA-jarkunvenojn, IFEF-kongresojn kaj kelkajn UK. Li helpis multnombrajn esperantajn organizaĵojn ĉu fizike (ekzemple gvidante kursojn) ĉu finance per gravaj mondonacoj.

En la oficiala fermo de la 84a Universala Kongreso en Berlino, Osmo Buller, Ĝenerala Direktoro de UEA skizis la historion de ĉi tiu premio kaj enmanigis ĝin al Heinz Schindler.



Heinz Schindler ricevanta la premion transdonitan de Osmo Buller

Grandemocie, Heinz Schindler dankis pro la premio.

Poste li aparte aldonis *"Mi ĝojas, ke mi, en la UK en Berlino ricevis tiun premion. Tio ankaŭ estas posta honoro por mia edzino Hanna, kiu kun mi servis la samajn idealojn kaj estis, meze de la fervojistaj Esperantistoj, tre konata kaj ŝatata. De 40 jaroj, Esperanto riĉigis nian vivon kaj ni havis multajn belajn travivaĵojn kun niaj Esperanto-geamikoj el la tuta mondo".*

La redaktoro

Kongreso de la francaj fervojistoj

Ĝi okazos en fervoja ripozdomo ĉe la mediteranea marbordo en suda parto de Francio de la 24a ĝis la 29a de marto 2000. Eblas daŭrigi la ĉeestadon dum kelkaj tagoj poste.
Petu informojn ĉe :
Jean Ripoche 6, rue des Platanes La Gautrie FR-72230 ARNAGE
Tel/fax : +332 43 21 16 39 Retadreso Jean.Ripoche@wanadoo.fr

Kie oni parolas Esperanton ?

Ĉu vi ne ofte aŭdas tiun demandon? Parolante kun alia esperantisto en la ĉeesto de neesperantistoj plej ofte oni unue demandas : Kiun lingvon vi parolas, kaj post la klarigo ke estas Esperanto, la sekva demando venas tuj : Kie oni parolas ĝin ? Kion respondi ?

Mi kutime diras, ke ekzistas homoj dise en la tuta mondo, kiujn oni povas kontakti pere de la jarlibro aŭ pere de la Pasporta Servo. Sed nun mi havas pli bonan respondon al tiu demando. Venontfoje, kiam iu demandos al mi, kie oni parolas Esperanton, mi respondos : En Esperantio. Kaj kie estas Esperantio ? En Belgio - en Antverpeno - en La Verda Stelo - tute simple. Tiel estas, mi scias, ĉar mi estis tie.

Antaŭ nelonge mi partoprenis klubkunvenon en la Verda Stelo, kaj kvankam la prelego estis en nederlanda lingvo, ĉar la preleginto estis neesperantisto, mi spertis antaŭe kaj poste, ke la homoj tie tute nature parolas Esperanton, kompreneble kun mi kiel eksterlandano sed ankaŭ inter si. Tio estis speciale agrabla travivaĵo, kiun mi neniam forgesos.

Gratulon al La Verda Stelo pro tio. Vi havas ion treege valoran. Gardu kaj flegu ĝin.

Via

Henning Hauge



Piede de Ĉinio al... Roterdamo !!!

En la numero 1998.5 de nia revuo ni raportis pri la marŝado de ĉinaj esperant-istoj al Roterdamo.

Jen la lastaj informoj ricevitaj.

La granda piedirado haltigita



Je novjaro 1999 sesopo da ĉinaj esperantistoj komencis piediran marŝon de Lianyungang ĉe Pacifiko, Ĉinio al UEA en Rotterdamo.

Dum 193 tagoj ili piedmarŝis 4131 km-ojn ĝis la ĉina-kazaĥa limo ; tio reprezentas ĉ. 40 % de la vojo. Pri tiu aktivado raportis ĉirkaŭ cent ĵurnaloj en Ĉinio, kaj ankaŭ pluraj E-gazetoj (vidu Eventoj 157 kaj 160). Nun aperis la problemo, ke la grupo ricevos permeson trapasi la landlimon nur, se ĝi havas vizon por la cellando Nederlando aŭ alia lando de Eŭropa Unio. La partoprenantoj tial provizore veturis hejmen aŭ al parenco en proksimeco. Ili nun petas, ke iu sendu invitilon, ĉar alie ne eblas ricevi tian vizon. Se vi povas helpi, kontaktu :

Zhang Danchen

North Area 14-dong, 34-hao, Huazhong Normal Univ. CN-430079 Wuhan, PR Ĉinio

Rete: zdchen@public.wh.hb.cn

(informo el Eventoj n-ro 170)

Ĉu ankaŭ en Nordio Esperanto pluvivos ?

En 1976 norvegaj, svedaj, finnaj kaj danaj fervojistaj esperantistoj enkondukis Nordian Fervojistan Kunvenon, kiu ĝis nun okazis ĉiun duan jaron por konservi la nordiajn kontaktojn. Antaŭ ses jaroj la libertempaj organizaĵoj en la menciitaj landoj enkondukis Nordiajn Kulturajn Tagojn, kiuj okazis ĉiun trian jaron kaj en kiu partoprenis ĉiu nesporta libertempa organizaĵo. El tio sekvis propono, ke ankaŭ la Esperanto-kunvenoj okazu nur ĉiun trian jaron. Tion ni akceptis, ĉar evidente estas malfacile kolekti sufiĉe da partoprenantoj ĉiun duan jaron.

Kiel transiro de ĉiu dua jaro al ĉiu tria, Norvegio proponis aranĝi ĉijare La Nordian Fervojistan Kunvenon en Sarpsborg, Norvegio. Post la travivaĵoj tie, mi, hejmenveninte, iomete dubas, ĉu entute eblas vivteni tiun eventon. En la ĵus okazinta kunveno, la finna kontribuo estis nur skriba, el Svedio partoprenis 2, el Danio 8 kaj el Norvegio 20, el kiuj la plej multaj ne estis fervojistoj.

La faka parto okazis en Esperanto, kio pravigas la financan subtenon, kiun ni ricevas de nia libertempa organizaĵo. Tamen, iuj norvegoj ne komprenis Esperanton, tiel ke la plej granda parto de la aranĝo estis norveglingva. Ĉu oni en Esperanto-organizajo ne uzu Esperanton ? La danaj partoprenantoj havis la eblecon paroli Esperanton inter si, kaj tiel ili faris, ofte.....
Kompreneble La Nordiaj Kulturaj Tagoj okazas nacilingve, ĉar eksteruloj ne havas la avantaĝon de internacia lingvo, kiun ni havas sed tro malmulte utiligas. Kion ni pruvas per tio ? Ke Esperanto ne taŭgas ?

Mi demandas min, kial partoprenas tiuj, kiuj ne komprenas Esperanton. Ĉu por lerni? Tion ili pli bone povus fari antaŭe, en kurso, tiel ke ili povu praktiki la lingvon dum la kunveno.

Certe mi komprenas la norvegan lingvon, se ĝi estas parolata sufiĉe klare kaj malrapide.

La norvegaj aranĝantoj ja faris ĉion eblan por agrabligi al ni la restadon, kaj ili ankaŭ sukcesis laŭ turisma vidpunkto. La vetero estis brila, ne tro varma, sed seka, dum la sabata ekskurso. La festa vespermanĝo estis bona, kvankam ĝi povus pliboniĝi por kelkaj, se ĝi ne okazus en domo kvazaŭ porinfana, kie estas malpermesate ĝui vinon kaj postmanĝan fumadon.

Se ni vere volas, ke Esperanto travivu ankaŭ en Nordio, mi konsilas, ke ni unue pruvu al ni mem, ke ni kapablas uzi ĝin, kaj ke ni donu pli bonajn eblecojn al tiuj, kiuj reale deziras ĝin lerni,

Anstataŭ seniluziige forpeli ilin. La estonto de Esperanto estas ĉe ili, ĉe la junaj.....niaj tasko kaj celo estas komprenigi tion al ili en taŭga maniero. Nek dane, nek norvege, svede, finne, svahile, germane, france, hispane, hebree aŭ ĉine.....sed simple en Esperanto.

Henning Hauge

Provfunkciigo de la novaj tramoj en Cerhenice

Sur la konata fervoja provringo en Cerhenice, Ĉeĥio, kiun iuj el vi vizitis dum la 81-a UK en Prago, oni sukcese provfunkciigis novajn tramojn por filipina ĉefurbo Manila.

Oni kontrolis ruliĝkvaliton de la tramo, mezuris forton de bruo elekstere kaj interne de la veturilo, vibradon skrapan (de trakcia tramradakso), rapidon de la starto, bremsadon, ĉu veturigiloj ne estas perturbataj per radio-signaloj de la veturvojo k.t.p.

Jindřich Tomíšek

Sekvo de la paĝo 59

kaj dutagan cirklon de pasaĝero-transporto inter urboj en nia lando.

2/ konstrui 120 000 km-ojn da fervojoj kunligantaj gravajn urbojn kaj havenojn.

3/ konstrui urban kaj antaŭurban pasaĝero-transportan reton por formigi ĉion ampleksan transportan sistemon unuigantan aliajn transportojn kaj fari pasaĝero- transporton rapidan kaj oportunan.

4/ starigi pez-ŝarĝan trafikan reton ligantan multnombrajn vartransportajn liniojn ĉefe specialan porkarban transporton.

5/ starigi rapidan transportan reton, ĉefe de kontenera transporto por elektigi kontenerizadon de ĝeneralaj varoj, fridizadon de freŝaj, vivantaj, putremaj varoj, kaj unu tagan cirklon, dutagan cirklon kaj tritagan cirklon de kontenero-transporto inter urboj.

6/ formigi internaciajn multajn fervojo-trairejojn, kiuj kondukos al najbaraj landoj por realigi ĉiuflankan interligon inter enlanda kaj internacia transporta merkato.

7/ krei novajn reĝimojn por establi vivplenan kaj energian modernan entreprenon de fervojoj.

En la mezo de la 21-a jarcento Ĉinio fariĝos potenca fervoja lando en la mondo. Ĉinio ne nur posedos evoluintan fervojo-reton, avangardajn sciencon, teknikon kaj instalaĵon, sed ankaŭ ĝi estos la lando kun plej granda fervoja transporta kvanto, kiu ne nur respondos al la bezono de ekonomia kaj socia disvolviĝo, sed ankaŭ povos posedi necesan kapaciton, kontentigi novan postulon de ekonomia kaj socia disvolviĝo.

Han Zuwu
Vicprezidanto de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Iom por ridi

Nekutima leporĉasado



La pensiulo, antaŭa fervojisto, Gunnar kaj lia amiko Jakob kun sia hundo vojaĝis al Åggevatn, stacio en suda Norvegio, por ĉasadi leporojn en la proksime situanta arbaro.

Komence Gunnar aŭdis, ke la hundo bojkriadas - do, ĝi ekvidis leporon kaj li aŭdis, ke Jakob pafis sed li ne sukcesis trafi ĝin kaj subite la leporo venis kurante kaj saltis sur piedbreton de unu el la vagonoj de vartrajno, kiu venis de la stacio kaj kuŝigis sin tie.



Poste li vidis, ke ankaŭ la hundo kuŝas sur piedbreto de alia vagono.

Gunnar nenion komprenis kaj kiam lia amiko revenis, tiu ne volis kredi, tion kion li rakontis. Ili restis tie iom da tempo kaj babiletis pri ĉi tiu okazaĵo.
Nun venis vartrajno en mala direkto, kaj la leporo saltis for de unu el la vagonoj. Ili sukcesis mortpafi ĝin. Poste ili promenis reen al la stacio, kie la stacipersonaro rakontis, ke oni de la najbarstacio telefone informis, ke hundo vane provis salti sur varvagonon.

Dum ili staris tie, venis aŭtobuso, kiu haltis kaj - kiu estis la unua, kiu saltis el la aŭtobuso ?
- Jes la hundo !



(El fakĵurnalo de norvega fervojista asocio - iom mallongigita.)
Kompilis Odd Kolbrek

INTERNACIA FERVOJISTO
1999.4
51a eldonjaro

Trimonata fervojfaka
revuo en Esperanto
kaj organo de
Internacia Fervojista
Esperanto-Federacio.

Redakcio :
Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage
Tel /Fakso +332 43 21 16 39

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO -FEDERACIO
Sekretario :
Ernst Quietensky
Pappenheimgasse 70/3
AT/1200 Wien

Kasisto :
Henning Hauge
Banegårdspladsen
DK-9700 Brønderslev
Tel +45 98 80 15 99
Fakso +45 98 80 25 99

Dana poŝtĉekkonto :
1 25 80 36 IFEF
Banegårdspladsen 14
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto
el eksterlando, aldonu
15 DKK por poŝtelspezoj)

UEA-konto :
iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, julio,
oktobro .

Redaktofino :
Ĉiam la 10an de la antaŭa monato

Presejo :
Huerma 12 rue de Palestine
FR-75012 Paris
ISSN 1397-4270

Agrabla estoso en Budapeŝto

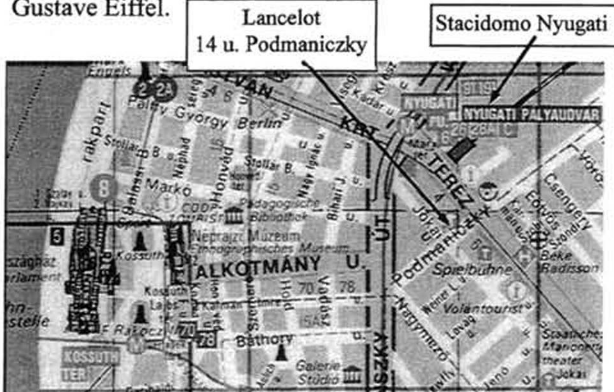
Okaze de la venonta IF-K en Budapeŝto, se dum kelkaj horoj vi deziras ĝui veran mezepokan etoson, vizitu la kelon "Lancelot". Tie vi estos :

- akceptitaj en kelo lumigita per kandeloj kaj ornamita per halbardoj kaj aliaj tiamaj simplaj kamparaj manarmiloj, kiel forkegoj el ligno aŭ falĉiloj,
- servitaj de gekelneroj vestitaj laŭ tiama kutimo,
- ĉarmitaj de tiuepoke muzikistoj.

Se por unu fojo vi emus, per viaj fingroj, manĝi en telero el ligno, sidante sur benkoj el ligno, tial spertu dum iom da tempo la vivo-sferon de la franca bretondevena kavaliro "Lancelot" centra heroo de la legendo de la kimra ĉefo "Arthur".

Adreso :
Medieval Restaurant "Sir Lancelot"
Podmaniczky u.14 1065 Budapest

Tiu restoracio situas proksime de la vizitinda stacidomo "Nyugati Pályaudvar" konstruita laŭ la planoj de Gustave Eiffel.



Fervoja Koresponda Servo
S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati



Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.
Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.